



**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА» (ОАО «НИИАТ»)**

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПРИ УРЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВЫХ СЛУЧАЕВ ПО ОСАГО В НАТУРАЛЬНОЙ ФОРМЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В.В. КОМАРОВ, Ю.В. АНДРИАНОВ



Москва 2024

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Изменение геополитической ситуации привело к снижению производимых и поставляемых на российский рынок автомобилей, дефициту комплектующих изделий и в этой связи снижению возможностей в сфере сервисных услуг, оказываемых станциями технического обслуживания.

В качестве одной из мер по поддержанию эффективного и безопасного функционирования рынка автомобильных перевозок может стать использование работоспособных бывших в употреблении автомобильных компонентов или их восстановление.

**Экспертный совет по защите прав потребителей финансовых услуг
при Банке России**

**ПРОТОКОЛ
тридцатого заседания Экспертного совета
по защите прав потребителей финансовых услуг¹**

Дата и время проведения: 30.05.2023, 11:00 – 12:30.

Место проведения: очно, Банк России, ул. Неглинная, д. 12, к. В, конференц-зал № 126.

Присутствовали:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность и место работы
Со стороны Совета:		
1.	Мехтиев Эльман Октай оглу	заместитель Председателя Экспертного совета, председатель Совета Саморегулируемой организации «Микрофинансирование и Развитие», президент Саморегулируемой организации «Национальная ассоциация профессиональных коллекторских агентств»
2.	Андрианов Константин Николаевич	академик Российской академии естественных наук и Международной Академии менеджмента, доцент Государственного университета управления
3.	Архипов Александр Петрович	профессор кафедры мировых финансовых рынков и финтеха РЭУ им. Г.В. Плеханова
4.	Войлуков Алексей Арнольдович	вице-президент Ассоциации «Россия»
5.	Генкин Артем Семенович	президент Автономной некоммерческой организации «Центр защиты вкладчиков и инвесторов»
6.	Емелин Андрей Викторович	председатель Некоммерческого партнерства «Национальный совет финансового рынка»
7.	Ефремов Сергей Иванович	вице-президент Всероссийского союза страховщиков
8.	Заблоцкий Василий Васильевич	президент Саморегулируемой организации «Национальная финансовая ассоциация»
9.	Зверев Кирилл Витальевич	вице-президент Национальной ассоциации участников фондового рынка
10.	Климов Виктор Владимирович	финансовый уполномоченный по правам потребителей финансовых услуг в сферах страхования, кредитной кооперации, деятельности кредитных организаций

Повестка заседания:

1. Доклад на тему «Наделение страховщиков правом применять при ремонте по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств³ бывшие в употреблении запасные части (кузовные детали) без обязательного согласия на это потребителя, если возраст автомобиля превышает 7 лет».

Слушали: Е.С. Лазареву, Е.В. Уфимцева, П.А. Медведева, И.В. Козлова, А.П. Архипова, П.Б. Шелища, В.В. Комарова, М.В. Мамуту, И.В. Костикова, К.Ю. Молодыко, О.В. Шелепневу, А.А. Войлукова, А.С. Генкина, С.И. Ефремова, Э.О. Мехтиева.

В ходе доклада были освещены возникающие проблемы потребителей при урегулировании страховых случаев по ОСАГО в натуральной форме при ремонте транспортных средств, предложено рассмотреть возможность надления страховщиков правом применять при ремонте по ОСАГО бывшие в употреблении запасные части (кузовные детали).

При обсуждении указанного предложения члены Экспертного совета отметили актуальность обозначенной проблемы и пришли к выводу, что дальнейшее обсуждение инициативы возможно при условии решения следующих задач:

- проведения оценки влияния на рынок ОСАГО (проанализировать и оценить минимальный возраст и категории транспортных средств, при ремонте которых возможно использовать бывшие в употреблении запасные части, скорость и качество ремонта, стоимость услуг, влияние реализации данного предложения на стоимость договоров ОСАГО и прочее);
- определения критериев качества и пригодности к эксплуатации бывших в употреблении запасных частей, в том числе в зависимости от вида запчасти (кузовной элемент, внутренняя деталь автомобиля и т.д.), и их утверждения уполномоченным государственным органом;
- формирования системы оценки технического состояния бывших в употреблении запасных частей, порядка их сертификации на соответствие утвержденным государством критериям;
- обеспечения безопасности дорожного движения для всех участников дорожного движения при использовании таких деталей.

Решили:

РЕШЕНИЕ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ЦБ ОТ 30 МАЯ 2023 г.

1. Информацию принять к сведению.

2. **Российскому союзу автостраховщиков** подготовить предложения по **техническим требованиям** к использованию комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), бывших в употреблении, при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства, обеспечивающим безопасность эксплуатации транспортных средств после выполнения восстановительного ремонта, а также проект **номенклатуры комплектующих изделий** (деталей, узлов, агрегатов) бывших в употреблении, использование которых допускается при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства, и **довести их до заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, а также до членов Экспертного совета.**

3. Инициаторам предложения детально проработать предложенную инициативу с учетом высказанных в ходе дискуссии экспертных предложений и мнений, а также предложений Российского союза автостраховщиков по пункту 2 решений протокола и представить результаты работы (по готовности) на очередном заседании Экспертного совета.

ПЕРСПЕКТИВЫ R2R

Законодательство большинства европейских стран и США в рамках инициативы внедрения «зеленой экономики» («GO GREEN») обязывает юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы и предоставляющих услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, предлагать клиентам возможность использовать восстановленную или бывшую в употреблении деталь, эквивалентную новой оригинальной детали, при ремонте или замене автомобилей, гарантийный срок которых закончился.



АНАЛИЗ ОПЫТА ФРАНЦИИ

Одна из нескольких инициатив «GO GREEN», которые были реализованы французским правительством, закон, вступивший в силу 1 апреля 2019 года, который обязывает автосервисы предлагать клиентам возможность использовать восстановленную или бывшую в употреблении деталь, эквивалентную новой оригинальной детали, при ремонте автомобилей после гарантии.

В законе четко указано, что **восстановленные или бывшие в употреблении детали должны соответствовать тем же стандартам, которые предъявляются к новым деталям** с точки зрения качества, долговечности и безопасности. Неповрежденные бывшие в употреблении детали, извлеченные из транспортных средств, признанных полностью погибшими, той же марки/модели/возраста, что и транспортное средство, требующее ремонта или замены, скорее всего, смогут соответствовать таким требованиям.

АНАЛИЗ ОПЫТА ФРАНЦИИ

Бывшие в употреблении запчасти в хорошем состоянии стоят на 50-60% дешевле, чем аналогичные новые запчасти. Привлеченные экономией средств, которую обещают бывшие в употреблении запасные части, потребители, имеющие автомобили **старше пяти лет**, требующие ремонта, скорее всего, поддержат эту инициативу французского правительства. Однако это может привести к снижению выручки на вторичном рынке.

Производителям оборудования и поставщикам автозапчастей следует подготовиться к поощрению использования восстановленных деталей, если во время ремонта недоступна подходящая бывшая в употреблении деталь. Это связано с тем, что восстановленные детали экологичны, сопоставимы с новыми деталями по качеству, комплектации, гарантийному покрытию, но стоят на 30-40% ниже, чем их новые аналоги. Это позволит удовлетворить предпочтения клиентов к снижению затрат на ремонт старых автомобилей.

АНАЛИЗ ОПЫТА США

Федеральный закон США, вступивший в силу с октября 2015 года (S. 565, Федеральный закон о снижении затрат на ремонт транспортных средств от 2015 года) требует, чтобы руководитель каждого федерального агентства: (1) поощрял использование восстановленных компонентов транспортных средств для технического обслуживания федеральных транспортных средств, если использование таких компонентов снижает затраты на техническое обслуживание таких транспортных средств при сохранении качества.

(Раздел 3 этого закона определяет «восстановленный компонент транспортного средства» (remanufactured vehicle component) как компонент транспортного средства (включая двигатель, трансмиссию, генератор переменного тока, стартер, турбонагнетатель, рулевое управление или подвеску), который был приведен в такое же, как у нового, или улучшенное состояние и эксплуатационные характеристики с помощью стандартизированного промышленного процесса, включающего технические условия (включая стандарты проектирования, качества и контроля) для получения продукции с полной гарантией.

АНАЛИЗ ОПЫТА США

В штате Мичиган инициирован законопроект, охватывающий срок первоначальной гарантии производителя транспортного средства или первые пять лет гарантии; в зависимости от того, что было меньше.

Автосервисы должны заменять основные составные части (определенные детали из листового металла и/или кузовные детали) на один из следующих видов деталей:

- новые запчасти производителя оригинального оборудования (ОЕМ);
- бывшие в употреблении или переработанные детали производителя оригинального оборудования или
- детали, соответствующие любым применимым федеральным стандартам безопасности транспортных средств, установленным в соответствии с 49 CFR 571, и соответствующие стандартам для деталей, признанных сопоставимыми по качеству OEM, подтвержденным Ассоциацией сертифицированных автомобильных запчастей (the Certified Automotive Parts Association), Национальным фондом санитарии (National Sanitation Foundation - NSF International) или другим национально признанным агентством по тестированию автомобильных запчастей.
- Автосервис должен получить письменное разрешение владельца ТС на установку детали, которая не соответствует требованиям выше.

АНАЛИЗ ОПЫТА ЕС

Директива 2000/53/ЕС от 18 September 2000 г. для автомобилей категорий М1 и N1 с истекшим сроком эксплуатации (Правила ООН 133)

Вводит понятие «повторное использование» - означает любую операцию, при которой компоненты транспортных средств с истекшим сроком эксплуатации используются для той же цели, для которой они были задуманы.

Статья 7

Повторное использование и восстановление

1. Государства-члены должны принять необходимые меры для поощрения повторного использования компонентов, которые пригодны для повторного использования, утилизации компонентов, которые не могут быть использованы повторно, и отдачи предпочтения вторичной переработке, когда это целесообразно с экологической точки зрения, без ущерба для требований, касающихся безопасности транспортных средств, и экологических требований, таких как выбросы в атмосферу и контроль шума.

АНАЛИЗ ОПЫТА ЕС

Директива 2000/53/ЕС от 18 September 2000 г. для автомобилей категорий М1 и N1 с истекшим сроком эксплуатации (Правила ООН 133)

Без ущерба для коммерческой и промышленной конфиденциальности государства-члены ЕС должны принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы производители компонентов, используемых в транспортных средствах, предоставляли уполномоченным операторам по утилизации, насколько это требуется этим операторам, информацию, касающуюся демонтажа, хранения и **контроля компонентов, которые могут быть использованы повторно.**

АНАЛИЗ ОПЫТА ЕС

В Правиле ООН №133 рассматриваются компоненты транспортных средств, относящихся к категориям М1 и N1, которые не должны повторно использоваться при производстве новых транспортных средств.

- все **подушки безопасности**, включая сами подушки и пиротехнические приводы, электронные блоки управления и датчики;
- автоматические или неавтоматические **ремни безопасности** в сборе, в том числе сами ремни и пряжки, втягивающие устройства и пиротехнические приводы;
- **сиденья** (только в тех случаях, когда крепления ремней безопасности и/или подушек безопасности встроены в сиденья);
- **устройства блокировки рулевого управления**, воздействующие на рулевую колонку;
- **иммобилайзеры**, в том числе транспондеры и электронные блоки управления;
- системы последующей обработки выбросов (например, **каталитические нейтрализаторы, сажевые фильтры**);
- **глушители**.

АНАЛИЗ ОПЫТА СК ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Страховая компания	Использует ли запчасти вторичного рынка (не OEM)?	Можно ли использовать переработанные детали?	Условия страхового полиса
1st Central	Да	Да	<p>Страховщик может использовать детали, которые не производятся производителем вашего автомобиля, но по типу и качеству эквивалентны заменяемым деталям. Это могут быть переработанные детали или детали, изготовленные из переработанных материалов. (Если какие-либо детали, требующие замены, больше недоступны в Великобритании, максимум, что заплатит страховщик, - это стоимость, указанная в последнем руководстве производителя по ценам, плюс сумма за установку. Страховщик не будет оплачивать дополнительные расходы в связи с отсутствием запасных частей или замен в Великобритании).</p>
Admiral	Да	Да	<p>Мы отремонтируем ваш автомобиль с использованием деталей, аналогичных по стандарту и качеству заменяемым деталям. Используемые нами детали могут быть произведены или поставляться не производителем вашего автомобиля. Они также могут быть переработанными деталями.</p>

АНАЛИЗ ОПЫТА СК ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Страховая компания	Использует ли запчасти вторичного рынка (не OEM)?	Можно ли использовать переработанные детали?	Условия страхового полиса
Ageas	Да	Да	Мастер по ремонту может использовать детали (в том числе переработанные), которые по качеству сравнимы с теми, что имеются у производителя.
Aviva	Да	Да	Мы можем принять решение использовать детали или аксессуары, не поставляемые оригинальным производителем, но соответствующие аналогичному стандарту, включая переработанные детали.
АХА	Да	Да	При необходимости мы можем отремонтировать ваш автомобиль с использованием переработанных деталей. Используемые детали могут быть изготовлены не производителем вашего автомобиля, но будут соответствовать аналогичному стандарту.

ОБОБЩЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА

Страховые компании исходят из того, что если застрахованный автомобиль не новый, то его компоненты являются бывшими в употреблении и их необязательно заменять новыми деталями.

Использование переработанных (восстановленных) или бывших в употреблении деталей регламентируется законодательством стран.

ТОП-10 АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ, ПОДДЕРЖАННЫЕ ЗАПЧАСТИ КОТОРЫХ ПОЛЬЗУЮТСЯ НАИБОЛЬШИМ СПРОСОМ, И ТОП-10 АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ, ПРЕДЛАГАЮЩИХ БОЛЬШЕ ВСЕГО ЗАПЧАСТЕЙ (* рейтинг в списке самых продаваемых)

Место	Наибольший спрос	Наибольшее предложение
1	VW	VW (1)*
2	Volvo	Audi (5)
3	Toyota	Volvo (2)
4	Ford	Ford (4)
5	Audi	Toyota (3)
6	Mercedes-Benz	Peugeot (10)
7	Nissan	Opel (14)
8	BMW	BMW (8)
9	Hyundai	Mercedes-Benz (6)
10	Peugeot	Renault (12)

Обеспечение безопасности эксплуатации транспортных средств

Методика оценки качества бывших в употреблении запасных частей транспортных средств (с применением органолептических и инструментальных методов);

Перечень компонентов, бывших в употреблении, использование которых не допускается при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства.



Оценка влияния на рынок ОСАГО применения при восстановительном ремонте транспортных средств бывших в употреблении запасных частей

Оценка производится с учетом следующих факторов:

1. Техническое состояние транспортных средств оказывает существенное влияние на безопасность дорожного движения (аварийность) и соответственно (с учетом второго методического принципа) на количество страховых случаев.

2. При увеличении возраста техническое состояние и безотказность транспортных средств существенно ухудшаются, а вероятность совершения дорожно-транспортных происшествий и возникновения страховых случаев, связанных с техническими неисправностями транспортных средств, значительно повышается.

Оценка влияния на рынок ОСАГО применения при восстановительном ремонте транспортных средств бывших в употреблении запасных частей

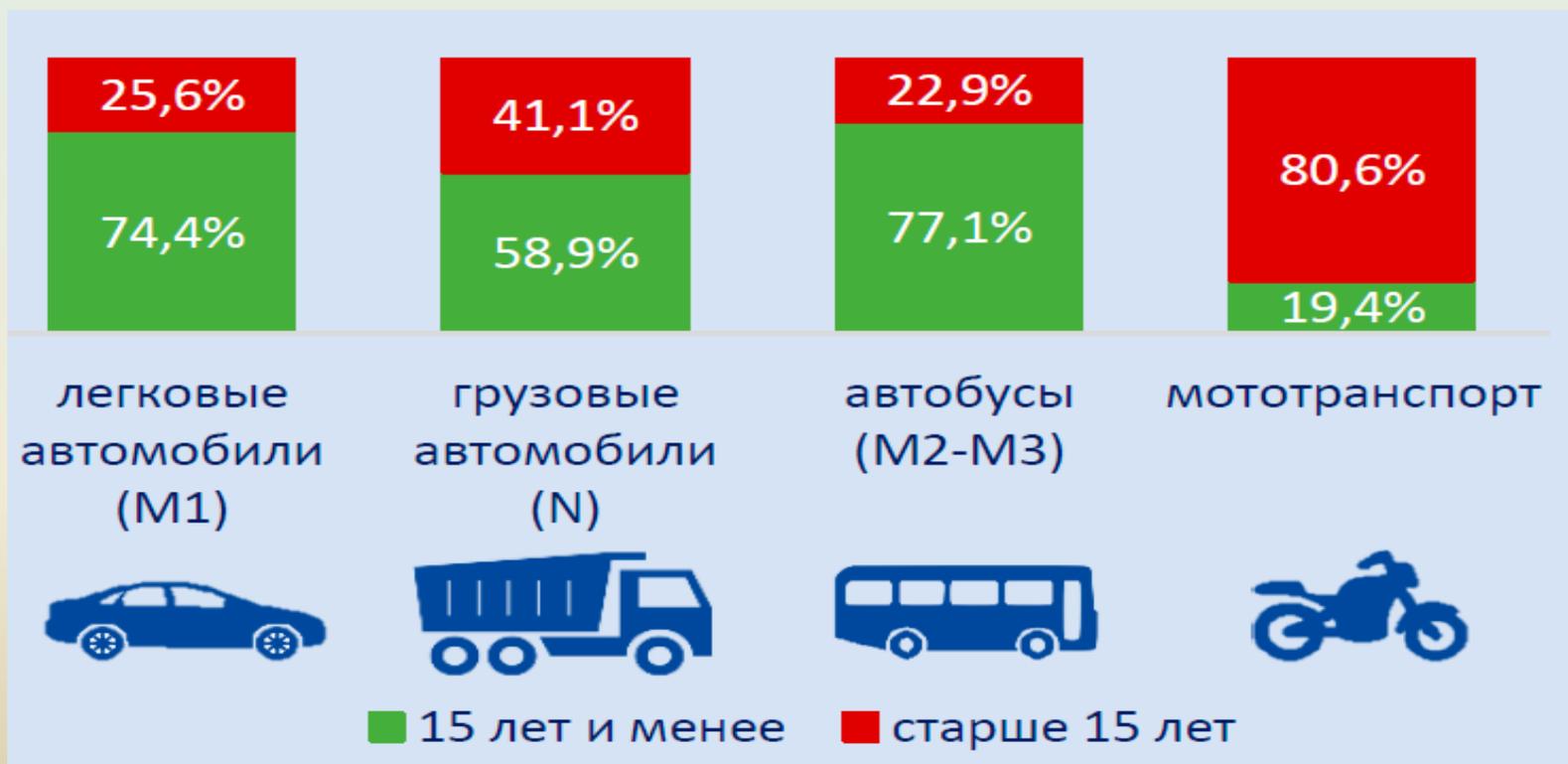
3. Имеется стабильный тренд увеличения среднего возраста парка транспортных средств в Российской Федерации.

4. Оценка рисков увеличения аварийности, возрастания количества дорожно-транспортных происшествий и соответственно числа (частоты) страховых случаев по техническим причинам при использовании в рамках ОСАГО бывших в употреблении компонентов для восстановительного ремонта транспортных средств.

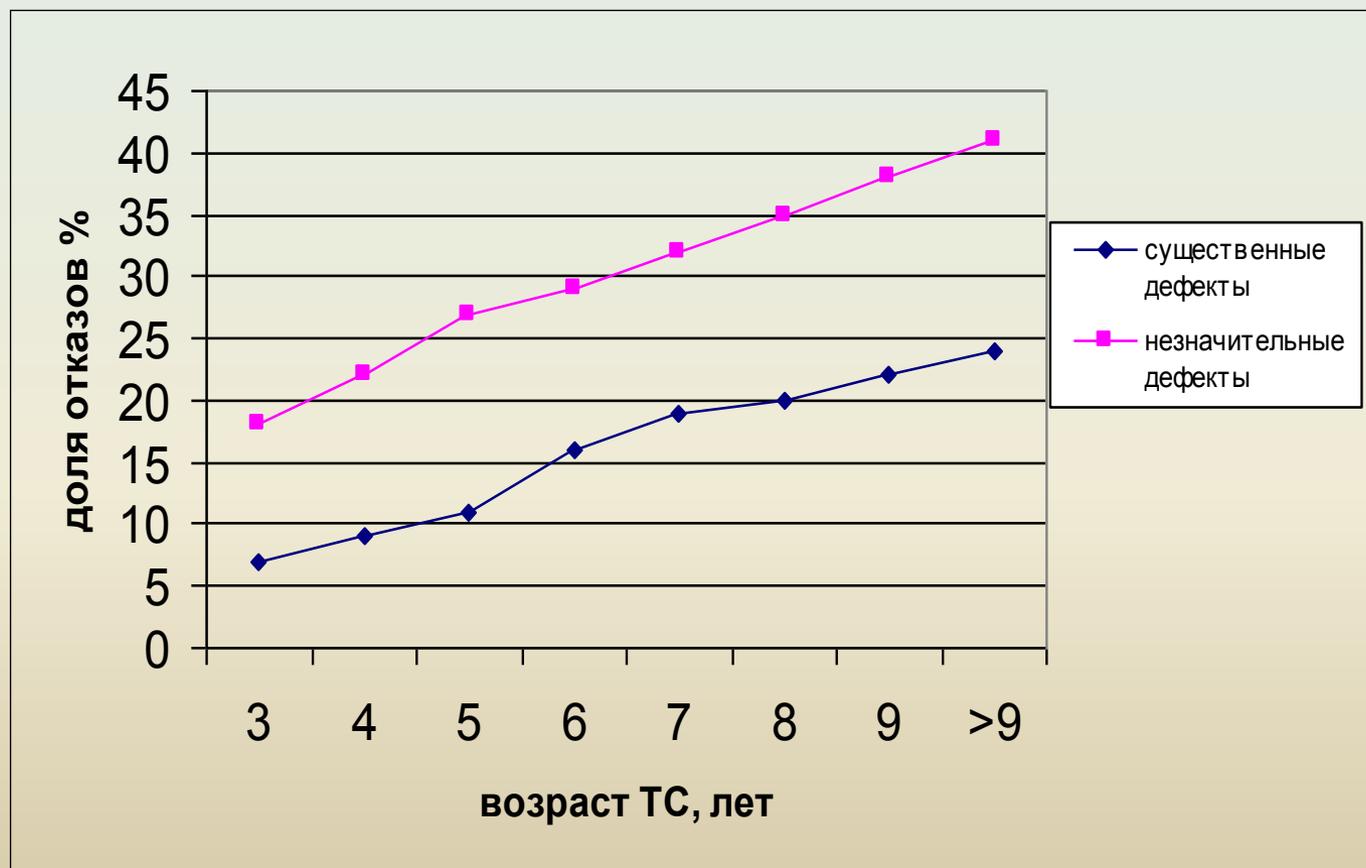
5. Оценка социально-психологических последствий использования в рамках ОСАГО бывших в употреблении компонентов при восстановительном ремонте транспортных средств.

6. Воздействие на окружающую среду и эффективность использования ресурсов.

Распределение транспортных средств субъектов транспортной деятельности по возрасту



ЗАВИСИМОСТЬ ОТНОСИТЕЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ОТКАЗОВ ОТ ВОЗРАСТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



Обеспечение безопасности эксплуатации транспортных средств после восстановительного ремонта

Для оценки технического состояния бывших в употреблении запасных частей необходимо разработать:

Технические требования к использованию компонентов, бывших в употреблении, при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства;

Методика оценки качества бывших в употреблении запасных частей транспортных средств (с применением органолептических и инструментальных методов);

Перечень компонентов, использование которых не допускается при выполнении восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства.



Оценка влияния на рынок ОСАГО применения при восстановительном ремонте транспортных средств бывших в употреблении запасных частей

При условии правового закрепления разрешения на использование запасных частей, бывших в употреблении, стоимость восстановительного ремонта транспортных средств на станциях технического обслуживания снизится по следующим основаниям:

уменьшение стоимости запасных частей, на которые приходится в среднем более 50% затрат в себестоимости ремонта.

существенное увеличение числа станций технического обслуживания транспортных средств, взаимодействующих со страховщиками, приводящее к **увеличению конкуренции на рынке услуг** по проведению восстановительного ремонта;

сокращение сумм судебных выплат из-за претензий страхователей, обусловленных превышением сроков восстановительного ремонта относительно нормативных значений.

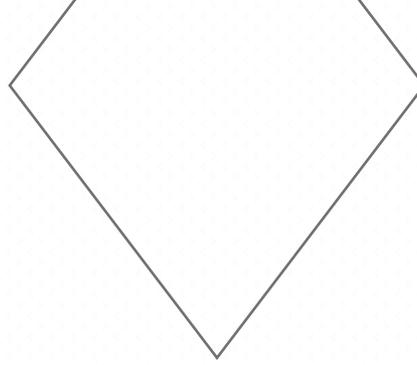
Оценка влияния на рынок ОСАГО применения при восстановительном ремонте транспортных средств бывших в употреблении запасных частей

Экспертная оценка величины сокращения стоимости восстановительного ремонта транспортных средств составляет 10-15 %.

При использовании бывших в употреблении запасных частей вместо отсутствующих новых компонентов простои в ремонте из-за отсутствия запасных частей могут быть сокращены на 80-90%.

По сравнению с производством новых изделий, расход материалов при восстановлении, как правило, на 46-90% меньше, а потребление энергии ниже, как правило, на 68-82%.

Потребление энергии при прямом повторном использовании оценивается на 84-91% меньше.



Спасибо за внимание
Thank You for your
attention!

www.niiat.ru

Героев Панфиловцев, 24, Москва,
Россия

+74954965523

niiat@niiat.ru